EL MITO

23

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Juan Manuel Fangio: el invencible

250 MM: el secreto ganador de los pilotos privados

F1 86: vencida por la mala suerte

365 GTC/4: la llamaban "Joroba"

9 789504 900290 10023

$14.90

VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCION INVALIDA EN ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 23

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en enero de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 3 950-49-0032-1

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

F1 86, la desafortunada

1986: a pesar de una potencia máxima de 950 CV en prueba y una aerodinámica revolucionaria, su mejor resultado fue, apenas, un segundo puesto.

Michele Alboreto y Stefan Johansson.

Luego de que, en 1985, Michele Alboreto estuviese luchando por conquistar el título mundial, en 1986 la Ferrari presentó una nueva monoplaza, la F1 86. El vehículo fue concebido y realizado en poco más de tres meses, con la intención de remediar los defectos del auto anterior. Lamentablemente, los hechos demostraron que la F1 86 era poco competitiva y escasamente confiable, en especial comparada con los Williams-Honda o los McLaren-Porsche. Sorpresivamente, al final de la temporada, Alain Prost logró superar, con el último aliento, a Mansell y Piquet, alfiles de Williams.

El francés se coronó campeón del mundo por segunda vez. En cambio, en 1986 la Ferrari consiguió apenas algún podio, mucho menos de cuanto se esperaba al comienzo.

FUE UNA DE LAS FERRARI F1 MAS DESAFORTUNADAS

Sin dudas, la F1 86 fue una de las Ferrari de Fórmula 1 más desafortunadas de la historia de la Casa de Maranello. El equipo de técnicos, coordinado por Harvey Postlethwai-

Michele Alboreto en Monza: el Gran Premio de Italia 1986.

Gran Premio de Inglaterra 1986: arriba, parada en los boxes; al lado, los dos alfiles de Ferrari en ese año: Alboreto y, abajo, Johansson.

te, se puso a trabajar teniendo como referencia las fallas de la anterior 156/85. Sin embargo, hubo poco tiempo para elaborar el proyecto. Además, el hecho de no disponer de un túnel de viento con piso móvil propio, dificultó el trabajo de los ingenieros, especialmente en la definición de las líneas externas para la mejor eficiencia aerodinámica. Eficiencia aerodinámica que distinguía, sin dudas, a McLaren y Williams. Ferrari tuvo que utilizar el túnel de viento situado en el Instituto Eiffel de París, con todos los inconvenientes del caso.

UNA "JOROBA" TRASERA ERA SU SEÑA DISTINTIVA

A pesar de que la forma externa, en particular la de los laterales, recordaba la línea de la 156/85, la F1 86 era totalmente distinta de la monoplaza anterior. Se podía reconocer, en primer lugar, por la "joroba" trasera, detrás del habitáculo. La barra antivuelco estaba integrada en la estructura del chasis, para garantizar la mayor seguridad posible al piloto en caso de accidente. La forma de la carrocería fue diseñada para ofrecer la menor resistencia posible al avance. Los pontones de la monoplaza y el capot del motor se achicaban hacia atrás, para permitir que los flujos de aire alcanzaran la parte superior del tobogán trasero. El alerón se apoyaba sobre dos pilares. La forma interna de los pontones y de la salida del aire que llegaba de los radiadores laterales fue estudiada con especial atención. La parte delantera del fondo de la F1 86 (a la altura de la trompa) era levemente más alta, de manera que se formara una especie de escalón, inspirado en el que Benetton había mostrado en la temporada anterior. Esto, teóricamente, debía obtener cierto efecto suelo que el reglamento había hecho perder a los autos de Fórmula 1 con el fondo plano. De la misma manera, el tobogán trasero fue inclinado hacia arriba, para conseguir la carga aerodinámica suplementaria generada por la aceleración de los flujos de aire que salían de la parte trasera del vehículo.

LA F1/86 TENIA UNA ALTURA DE APENAS 92 CENTIMETROS

Siguiendo una tendencia común en la época, la F1 86 medía sólo 92 centímetros de altura, contra los 108 de la 156/85. La altura reducida del automóvil hubiese tenido que mejorar la distribución del peso, con un baricentro más bajo, y reducir la resistencia aerodinámica del auto.

Las dos F1 86 en el GP de Canadá.

GP de San Marino 1986: Johansson en carrera.

El chasis seguía siendo de materiales compuestos en nido de abeja, con fibras de carbono y kevlar. Sin embargo, fue realizado en una única pieza, y no en dos medios caparazones pegados entre sí como se había hecho anteriormente. Siempre con respecto a la 156/85, fue modificado el diseño de las suspensiones. Los amortiguadores delanteros fueron ubicados en una posición casi horizontal por debajo de las piernas del piloto, mientras que los traseros fueron puestos en V a los costados de los cambios. El tanque del combustible tenía una capacidad máxima de 195 litros, como mandaba el reglamento introducido en 1986. El peso de la monoplaza vacía era de 548 kilos, contra los 540 mínimos previstos por el mismo reglamento.

EL MOTOR ERA EL MISMO, PERO MUCHO MAS POTENTE

Los técnicos, dirigidos por el ingeniero Renzetti (a quienes se había sumado el francés His, llegado de Renault), trabajaron mucho en el curso del invierno boreal 1985/86, sobre el seis cilindros turbo destinado a la monoplaza de Fórmula 1. Buscaban la confiabilidad que se había perdido en el final de la temporada 1985. A igualdad de cilindrada, 1496 centímetros cúbicos, la potencia máxima en configuración de carrera trepó a 850 CV a 11.500 vueltas por minuto, con una presión máxima de sobrealimentación de 3,6 bar. En las pruebas de clasificación, con presiones superiores, el motor llegó a dar 950 CV de potencia. Entre las novedades, hay que señalar el retorno a las turbinas de la KKK en lugar de las estadounidenses Garrett que habían sido montadas en los motores de 1985. Además, la alimentación electrónica digital Weber-Marelli fue totalmente modificada, para optimizar la erogación de potencia en función de los consumos.

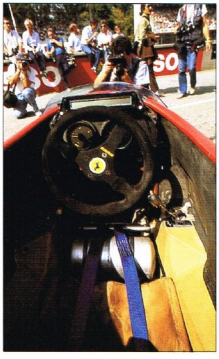
Stefan Johansson y su Ferrari F1 86 en el circuito de Monza en 1986.

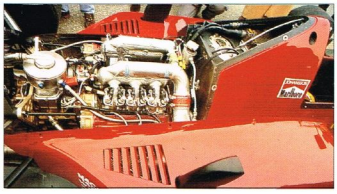
UN PROPULSOR SEDIENTO QUE CREO PROBLEMAS

En efecto, con sólo 195 litros de carburante a disposición para la carrera, existía el riesgo de quedarse sin nafta antes de la llegada. Todos los pilotos, desde ese año, tuvieron a su

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 126 C4 M2)

Motor:	central longitudinal, 6 cilindros en V a 120°, diámetro por carrera 81 x 48,4 mm, cilindrada 1496,43 cm³, compresión 7,5:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, cuatro válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber-Marelli, dos turbocompresores KKK
Potencia:	850 CV (950 en prueba) a 11.500 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis de materiales compuestos en nido de abeja con fibras de carbono y kevlar
Tracción:	trasera, cambio transversal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	delanteras independientes con cuadriláteros deformables, traseras independientes con cuadriláteros deformables con tirantes
Llantas:	delanteras y traseras de 13 pulgadas, neumáticos Goodyear
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Dimensiones externas:	4,296/2,12/0,92 metros
Ejes:	del. 1,807 m, tras. 1,663 m
Capacidad tanque:	195 litros
Peso:	548 kilos
Paso:	2,766 metros
Producción:	6 chasis realizados en 1986 (números de 088 a 093)





El habitáculo de la F1 86, a la izquierda, y el motor, arriba, fotografiados en la presentación a la prensa.

disposición eficaces indicadores de consumo y de la autonomía restante. El motor fue uno de los mejores componentes de la F1 86, que superó en el curso de las pruebas de clasificación la velocidad de 340 kilómetros horarios al final de la recta del Mistral en el circuito de Le Castellet.

AERODINAMICA Y TRACCION, SUS PRINCIPALES PROBLEMAS

Los problemas principales de la F1 86 estaban en la escasa eficiencia aerodinámica y en la carente transmisión de la potencia disponible al piso, que influyeron negativamente sobre la estabilidad, en especial en las curvas encaradas a baja y media velocidad. Al comienzo de la temporada, Williams, McLaren y también Lotus lograron ser siempre más competitivos que las Ferrari de Alboreto y de su compañero Stefan Johansson. Además, el auto manifestó una notable falta de confiabilidad, que les impidió a los pilotos, especialmente en el curso de los primeros grandes premios, terminar las carreras. Johansson se clasificó cuarto en Imola y tercero en el Gran Premio de Bélgica, mientras que Alboreto no superó el cuarto lugar, siempre en Bélgica, en las primeras cinco carreras del año. Lo único relevante fue el tercer tiempo del piloto italiano en las pruebas del Gran Premio de Mónaco. Luego, hasta agosto, el único resultado positivo fue el cuarto lugar de Alboreto en Detroit. Johansson, después, logró un cuarto y dos terceros puestos en los grandes premios de Hungría, Austria e Italia. El mejor resultado de la temporada lo conquistó Alboreto en el Gran Premio de Austria en Zeltweg, en el que se clasificó segundo, aunque a una vuelta de distancia del ganador Alain Prost.

SOLO EN EL GP DE ITALIA ALBORETO MANTUVO EL PASO DE LOS WILLIAMS

Sólo en las primeras vueltas del GP de Italia en Monza Alboreto logró, antes de hacer un trompo, mantener el paso de los Williams-Honda de Piquet y Mansell, que terminaron primero y segundo. Luego de un quinto y sexto lugar en el Gran Premio de Portugal con Alboreto y Johansson, la Ferrari cerró la temporada

ASI LA RECUERDA ALBORETO

"Seguramente, no me quedaron lindos recuerdos de la F1 86, que me hizo pasar momentos feos y vivir una de las temporadas más difíciles de mi carrera. En el balance final, fue competitiva sólo en el Gran Premio de Italia en Monza, cuando en las primeras vueltas de la carrera logré mantener el paso de los Williams. De cualquier manera, recuerdo con satisfacción personal haber logrado clasificarme en la segunda fila en Montecarlo. El auto andaba mejor en las curvas veloces que en las lentas. Sufrió también la falta de un adecuado desarrollo aerodinámico en el túnel de viento, porque Ferrari no disponía de una instalación de ese tipo, dotada de un piso móvil para simular el movimiento de la monoplaza. El túnel de viento con piso móvil fue inaugurado luego del proyecto de la F1 86. Con respecto a los McLaren y Williams, el vehículo era inferior por culpa del chasis y también de las suspensiones." **Michele Alboreto**

LOS RESULTADOS DE LA F1 86

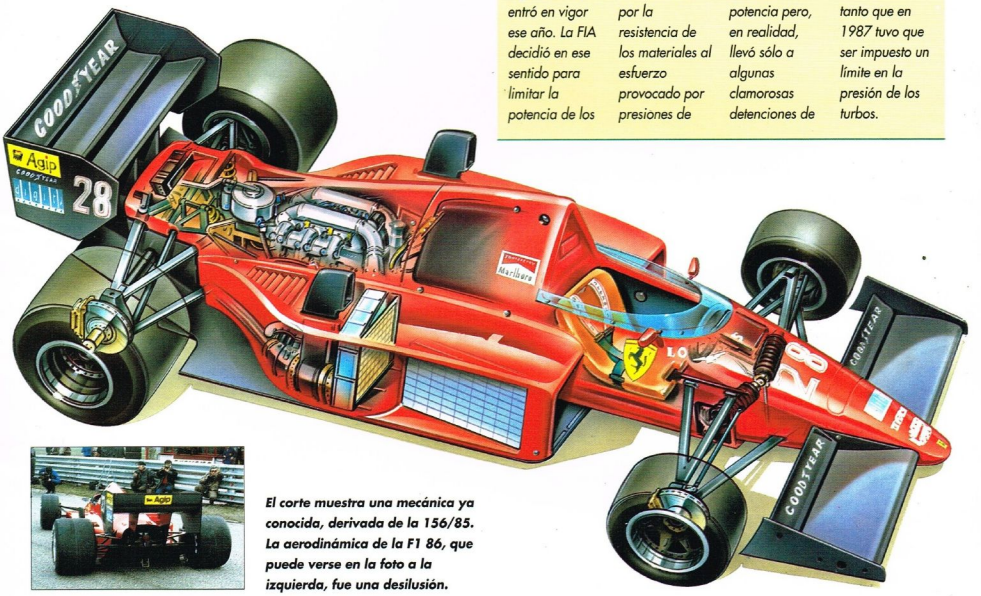
1986

GP de San Marino, *27 de abril*	*4° Johansson*
GP de Bélgica, *25 de mayo*	*3° Johansson, 4° Alboreto*
GP de EE.UU. Este, *22 de junio*	*4° Alboreto*
GP de Hungría, *10 de agosto*	*4° Johansson*
GP de Austria, *17 de agosto*	*2° Alboreto, 3° Johansson*
GP de Italia, *7 de septiembre*	*3° Johansson*
GP de Portugal, *21 de septiembre*	*5° Alboreto, 6° Johansson*
GP de Australia, *26 de octubre*	*3° Johansson*

con el podio del sueco, tercero en Australia.
De cualquier manera, en el horizonte ya se perfilaba la revolución técnica del equipo italiano, que en el verano boreal había contratado a John Barnard, responsable de los proyectos de McLaren. El Equipo de Carreras, entre tanto, había sido actualizado con la inauguración del tan esperado túnel de viento con piso móvil. Con la salida de escena de la desafortunada F1 86, se abrió un nuevo capítulo en la aventura Ferrari en la Fórmula 1.

EL LIMITE DE CARBURANTE

Como todas las monoplazas de Fórmula 1 de 1986, la Ferrari F1 86 tenía un tanque con una capacidad máxima de 195 litros, como establecía el reglamento que entró en vigor ese año. La FIA decidió en ese sentido para limitar la potencia de los motores, por lo menos durante la carrera. La sobrealimentación por turbo había permitido un incremento de la potencia inesperado, limitado en la práctica sólo por la resistencia de los materiales al esfuerzo provocado por presiones de sobrealimentación cada vez más elevadas. La prohibición del reabastecimiento obligaba a correr un Gran Premio con sólo 195 litros: eso hubiese tenido que reducir la potencia pero, en realidad, llevó sólo a algunas clamorosas detenciones de autos casi sobre la llegada. Las potencias siguieron hacia arriba, también gracias al desarrollo de los sistemas de encendido y alimentación electrónicos, tanto que en 1987 tuvo que ser impuesto un límite en la presión de los turbos.



El corte muestra una mecánica ya conocida, derivada de la 156/85. La aerodinámica de la F1 86, que puede verse en la foto a la izquierda, fue una desilusión.

LOS AUTOS TIPO "LENGUADO"

La F1 86, 16 centímetros más baja que la anterior 156/85, utilizó un concepto que se estaba abriendo camino entre los técnicos. La orientación general era la de realizar vehículos muy bajos, para reducir la resistencia aerodinámica. También el Williams FW 011 era más bajo que la monoplaza del año anterior. El caso límite fue el Brabham BT 55 con motor BMW, que quedó como una de las F1 más bajas de todos los tiempos, y fue apodado "lenguado". La altura del BT 55 fue reducida nada menos que en 23 centímetros respecto del modelo anterior. Para obtener ese resultado, la BMW realizó una versión especial de su 4 cilindros turbo, que fue montado en una posición inclinada lateralmente en 72°. Patrese, De Angelis y Warwick, que la manejaron, fueron obligados a hacerlo prácticamente acostados. Fue con ese auto que, en el curso de una sesión de pruebas en Le Castellet, Elio De Angelis tuvo el accidente que le costó la vida.

Stefan Johansson con la Ferrari F1 86.

1966, un año de espera

Dos victorias para la Casa del Cavallino y el segundo lugar en el Mundial de Constructores. Ruidoso divorcio con Surtees, luego de apenas dos grandes premios.

GP de Alemania 1966: Scarfiotti con la 158 Experimental.

GP de Italia 1966: las 312 F1 en los boxes.

Desde 1966, la cilindrada de los motores de Fórmula 1 pasó de 1500 a 3000 cm³, pero muchos equipos, a pesar de que el cambio de reglamento se conoció mucho tiempo antes, no estaban preparados y al comienzo de la temporada utilizaron motores de menor cilindrada.

LA TEMPORADA FUE DOMINADA POR JACK BRABHAM

El Campeonato del Mundo fue dominado por Jack Brabham quien, al volante de una monoplaza construida por él mismo, se adjudicó cuatro victorias en el momento decisivo de la temporada. La Ferrari, que se divorció ruidosamente de John Surtees luego de dos GP, ganó sólo dos veces, pero igualmente se ubicó segunda en el Mundial reservado a los constructores.

En el GP de Mónaco, sólo cuatro monoplazas llegaron al final y, entre ellas, ninguna con motor de 3000 cm³. La victoria fue para Stewart, con un BRM de dos litros, luego de que Surtees, con la Ferrari, tuviera que abandonar mientras lideraba. Detrás del escocés se clasificaron Bandini, con una Ferrari con motor de 2400 cm³, y los BRM de Hill y Bondurant. Una imprevista tormenta diezmó el grupo de las Fórmula 1 que participaban en el GP de Bélgica en Spa-Francorchamps. Sólo siete autos quedaban en carrera al final de la segunda vuelta. Ganó Surtees, en su última aparición en un GP con la Ferrari, dejando a más de 42 segundos al Cooper-Maserati de Rindt. Tercero fue Bandini, siempre con la Ferrari de 2400 cm³, delante de Brabham y Ginther.

En Francia, en Reims, Bandini lideró el GP hasta la 32ª vuelta, antes de ser frenado por la rotura del cable del acelerador. Así prevaleció Jack Brabham, con una monoplaza de su construcción. El australiano superó por poco más de 9 segundos a la Ferrari de Mike Parkes, que dejó a más de dos vueltas a Hulme, Rindt, Gurney y Taylor.

POR UNA HUELGA, FERRARI NO FUE AL GP DE INGLATERRA

Una huelga de los obreros le impidió a la Ferrari participar en el GP de Inglaterra en Silverstone, que fue ganado por Jack Brabham delante de su compañero de equipo Hulme. Hill se clasificó tercero a una vuelta, delante de Clark, Rindt y McLaren. En Zandvoort, en el GP de Holanda, Brabham ganó por tercera vez consecutiva, dejando a una vuelta de distancia al BRM de Graham Hill. Clark, que recorrió algún giro en la primera posición con su Lotus, llegó tercero, delante de Stewart, Spence y Bandini. En Nürburgring, en ocasión del GP de Alemania, Brabham ganó sobre piso mojado la cuarta prueba consecutiva.

LAS CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Brabham	Brabham-Repco	42 (45)	4 (F, GB, H, A)
Surtees	Ferrari y Cooper-Maserati	28	2 (B, MEX)
Rindt	Cooper-Maserati	22 (24)	
Hulme	Brabham-Repco	18	
G. Hill	BRM	17	
Clark	Lotus-Climax y Lotus-BRM	16	1 (EE.UU.)
Stewart	BRM	14	1 (MC)
Bandini	Ferrari	12	
Parkes	Ferrari	12	
Scarfiotti	Ferrari	9	1 (I)
Ginther	Cooper-Maserati y Honda	5	
Gurney	Eagle-Climax	4	
Spence	Lotus-BRM	4	
Bondurant	BRM	3	
McLaren	McLaren-Ford	3	
Siffert	Cooper-Maserati	3	
Anderson	Brabham-Climax	1	
Arundell	Lotus-BRM y Lotus-Climax	1	
Bonnier	Cooper-Maserati	1	
Taylor	Brabham-BRM	1	

1966: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Mónaco, 22 de mayo	2° Bandini
GP de Bélgica, 12 de junio	1° Surtees, 3° Bandini
GP de Francia, 3 de julio	2° Parkes
GP de Holanda, 24 de julio	6° Bandini
GP de Alemania, 7 de agosto	6° Bandini
GP de Italia, 4 de septiembre	1° Scarfiotti, 2° Parkes

1966: AGNELLI, PRESIDENTE DE LA FIAT

Economía: *De la fusión de la Edison y Montecatini nace la Montedison, que controla el 80% de la química italiana. Gianni Agnelli releva a Vittorio Valletta en la presidencia de la Fiat.* ***Política:*** *Es derrocado el presidente argentino Arturo H. Illia. Francia retira sus tropas de la OTAN. El Ministro de Relaciones Exteriores de Alemania Federal, Willy Brandt, inaugura una política de apertura hacia el Este (Ostpolitik).* ***Sociedad:*** *En el verano se introduce la hora legal, anticipando en 60 minutos la hora solar.* ***Deporte:*** *Mundial de Fútbol en Inglaterra. Célebre expulsión de Ratín en el partido de la selección argentina contra los locales.* ***Tragedia:*** *en noviembre, una desastrosa inundación del Arno afecta el centro histórico de Florencia; en algunos puntos el agua alcanza una altura de 5,5 metros.*

GP de Italia 1966: Mike Parkes precede a Brabham y Scarfiotti.

En la foto grande, la excelente largada de Parkes en el GP de Italia de 1966.

carrera, Ludovico Scarfiotti ganó con la Ferrari delante de su compañero de equipo Parkes y de Hulme. Rindt fue cuarto, rezagado en una vuelta, delante de Spence y Anderson. Brabham, pese a abandonar, se coronó matemáticamente campeón del mundo. En Watkins Glen, en el GP de los Estados Unidos, Clark aprovechó los retiros de Bandini y Brabham para ganar sorpresivamente la carrera.

Segundo y tercero se ubicaron Surtees y Rindt, ambos con Cooper-Maserati, delante de Hill, Stewart y la Ferrari de Bandini.

CON TRES VALVULAS POR CILINDRO SCARFIOTTI GANO EN MONZA

Para el GP de Italia en Monza, la Ferrari preparó una versión con tres válvulas por cilindro del motor de 3 litros. Luego de varios cambios al frente de la

ULTIMA CARRERA EN MEXICO: GANO SURTEES CON COOPER

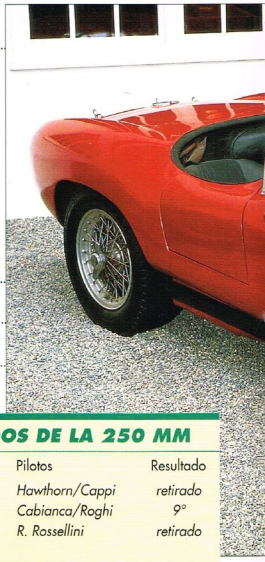
El escocés dejó a una vuelta a Rindt, que fue segundo delante de Surtees, Siffert, McLaren y Arundell. El Campeonato del Mundo se cerró en Ciudad de México, sin la Ferrari. John Surtees, con Cooper-Maserati, superó por menos de 8 segundos a Brabham. Tercero fue Hulme, que finalizó delante de Ginther, Gurney y Bonnier.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT PROTOTIPO

250 MM, el Cavallino de los pilotos privados

1952: en el salón de París se presenta una biplaza de 240 caballos para pilotos privados. Será protagonista de las Mil Millas.



Una linea simple y esbelta favorecia la performance de velocidad.

1953: LOS RESULTADOS DE LA 250 MM

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
Mil Millas	*25/4/1953*	*Hawthorn/Cappi*	*retirado*
		Cabianca/Roghi	*9°*
		R. Rossellini	*retirado*
GP de Monza	*29/6/1953*	*L. Villoresi*	*1°*
10 Horas de Messina	*26/7/1953*	*Castellotti/Mussitelli*	*1°*
		Bracco/Cornacchia	*2°*

Un vehículo que se podía utilizar en ruta y era temible en carrera, tanto en manos de los pilotos oficiales como de los entusiastas "pilotos-caballeros". Esto fue la hermosa 250 MM, especialmente en la versión spider Vignale, mejor conocida como "boteci-to". Un automóvil decididamente logrado, considerado con justa razón el antecesor de la estirpe de las 250 GT, los autos que construyeron la fama de la Ferrari en Italia y en todo el mundo.

DERIVA DE LA 250 S, AUTO GANADOR EN 1952

Los orígenes de la 250 MM se encuentran en la afortunada y sumamente eficaz 250 S de 1952, el vehículo dotado de carrocería coupé Vignale que Giovanni Bracco, luego de una furiosa lucha con el Mercedes 300 SL (el auto que después se hizo famoso por la hazaña de Kling en la Carrera Panamericana y antecesor de la homónima coupé de serie de 1955), había llevado hasta la victoria en las memorables Mil Millas de ese año. El desarrollo realizado por los técnicos de Maranello, luego de aquella hazaña, había hecho de la 250 S un auto velocísimo, al punto de mejorar sensiblemente el récord de vuelta en Le Mans, antes de verse forzado a abandonar.

Se llega así al salón de París, que se llevó a cabo en octubre de 1952. En el centro del pabellón Ferrari hay un chasis completo, fascinante por su simpleza: se trata de la nueva biplaza 250 MM, que será comercializada a fin de ese mismo año para la felicidad de los pilotos privados. El chasis no presenta grandes novedades: una plataforma tubular con ruedas independientes adelante y un clásico puente rígido detrás. También el motor tiene una arquitectura clásica, porque se trata del V12 de la familia diseñada por Gioacchino Colombo. Pero sus tres enormes carburadores Weber de cuatro cuerpos, montados en el centro de la V de las bancadas, hablan a las claras de la potencia disponible.

LA 250 MM DISPONE DE UNA NUEVA CAJA DE 5 MARCHAS

Cuenta con 240 CV para aprovechar en su totalidad, gracias a la nueva caja de cinco marchas sincronizadas. Algunos meses después, al comienzo de marzo de 1953, en ocasión del salón de Gine-

La 250 MM es una clásica Ferrari sport de los años 50.

FICHA TECNICA

Motor: 12 cilindros en V a 60°, anterior y longitudinal, diámetro por carrera 73x58,8 mm, cilindrada 2953, cm³

Compresión:	9:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 IF 4/C
Encendido:	2 magnetos con 2 distribuidores
Potencia:	240 CV a 7200 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Tracción:	posterior, cambio de 5 marchas + MA
Embrague:	monodisco a seco
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente rígido
Ejes:	del. 1300 mm, tras. 1320 mm
Dirección:	cremallera
Frenos:	tambores
Neumáticos:	del. 5.50-16, tras. 6.00-16
Dimensiones:	paso 2,40 metros, peso 850 kilos
Ejemplares producidos:	13 botecitos (spider Vignale), 17 berlinettas Pinin Farina, una coupé Vignale y una spider Morelli

Números de chasis (spider Vignale): 0230/MM; 0260/MM; 0274/MM; 0282/MM; 0288/MM; 0296/MM; 0326/MM; 0330/MM; 0332/MM; 0336/MM; 0348/MM; 0352/MM; 0390/MM

El 12 cilindros de la 250 MM está alimentado por tres carburadores doble cuerpo.

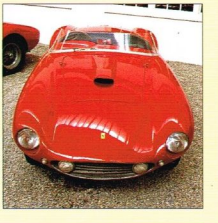
bra, será presentada la carrocería berlinetta creada por Pinin Farina (la primera Ferrari realizada por el legendario carrocero de Turín) que es tal vez la más famosa de las concebidas para la 250 MM.

CARROZADA POR VIGNALE, HIZO FELICES A LOS PRIVADOS

Pero en carrera, las spider Vignale escribieron los capítulos más importantes. Como la espectacular hazaña de Giulio Cabianca (en pareja con el fiel mecánico Roghi) en las Mil Millas: el noveno lugar en la llegada a Brescia es verdaderamente una conquista, frente a adversarios mucho más grandes y potentes, incluidas las 340 MM. Todavía más importantes serán los éxitos repetidos del muy joven Phil Hill en el campeonato del Sport Car Club of América (SCCA): el idilio entre los autos del Cavallino y el piloto estadounidense nació justamente gracias a la 250 MM botecito, y perdura hasta hoy en las carreras de autos históricos que se realizan en Norteamérica.

UNA MIL MILLAS PARA EL MAESTRO

Roberto Rossellini no sólo fue un gran director de cine, autor de obras maestras como Roma ciudad abierta. *Entre sus pasiones, estaban también los autos deportivos, a tal punto que logró contagiar a su compañera Ingrid Bergman (para quien Ferrari realizó una espléndida "fuera de serie" dotada de chasis Superamérica y motor de competición). En 1953, Rossellini decidió presentarse en la largada de la carrera más linda del mundo, las Mil Millas. Adquirió la primera 250 MM realizada en Maranello (chasis 0230/MM), equipada provisoriamente con una carrocería botecito de Vignale, con diseño idéntico al de la 250 S del año anterior. Inscripto con el número 544, el auto conducido por Rossellini largó con las primeras luces del día 25 de abril de 1953, pero no logró terminar la carrera por problemas mecánicos. Para seguir el ejemplo paterno, Robertino Rossellini, hijo del maestro y también director, fue uno de los asistentes habituales y más fieles en las numerosas ediciones de la actual conmemoración histórica de las Mil Millas.*



La 250 MM es inconfundible por la forma de la trompa, con los faros incorporados a la parrilla.

365 GTC/4, nombre en clave: "Joroba"

Los grupos ópticos delanteros.

Las manijas de las puertas.

Un detalle del capot.

1971: un capot amplio y abombado marcó el destino de la última deportiva con motor delantero del Cavallino. Disponía de cuatro árboles de levas a la cabeza.

Con poca gracia, los apasionados la apodaron "Joroba", a causa de un capot demasiado imponente y de su forma, justamente, de joroba. Eso marcó bastante el destino de la 365 GTC/4, que no encontró el éxito de ventas que la Ferrari esperaba, y ni siquiera el consenso de los coleccionistas, que no se sienten particularmente atraídos por las formas tan "años Setenta" y tan groseras (a su juicio) de la 365 GTC/4.

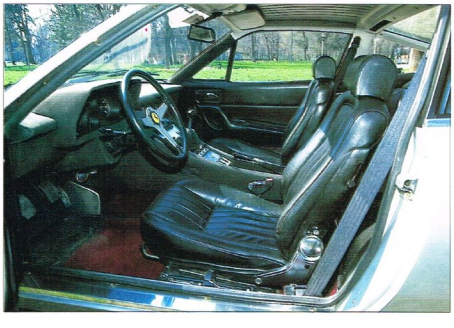
A la derecha, la típica trompa Ferrari de los 70, con los faros retráctiles.

SUFRIO LA COMPARACION CON LA 365 GT/4 BB DAYTONA

Este modelo llegaba después de una obra maestra como había sido la 365 GTB/4, es decir la Daytona, de cuatro años antes. Una herencia demasiado pesada para cargar.

En la historia de la Ferrari, la "Joroba" tiene, de cualquier manera, un lugar importante: fue la última deportiva de gran cilindrada con el motor delantero. En 1973 llegó la 365 GT/4 BB, con el motor ubicado detrás de los pasajeros. Las performances, sin embargo, eran sumamente diferentes: 380 CV y 300 Km/h para la 365 con motor trasero, 320 CV y 250 Km/h para la "Joroba".

No era una verdadera deportiva, sino una coupé de dos lugares más dos (los asientos traseros servían sólo para dos niños, un límite que comprometió la imagen de la "Joroba" y que hizo que, muy pronto, la suplantara la 365 GT/4 2+2). No podía compararse con las berlinettas verdaderamente potentes, como la Daytona y la 365 GT/4 BB. Pero el público no reflexionó mucho sobre eso.



El interior de la 365 GTC/4: era una 2+2, pero los pasajeros de atrás viajaban muy incómodos.

UNA POTENCIA INFERIOR PARA ENTRAR EN LOS LIMITES DE LOS EE.UU.

Con respecto a la 365 GTC, la GTC/4 había sido profundamente modificada. El motor, además de los cuatro árboles de levas a la cabeza en lugar de dos, tenía los seis carburadores de doble cuerpo ubicados exteriormente a la V de los cilindros, un cambio necesario para que los

valores de las emisiones de gases estuviesen entre los límites de las normas estadounidenses, particularmente restrictivas. Esto provocó, inevitablemente, una pérdida de potencia. También eran nuevos el chasis y las suspensiones. Pero las mayores diferencias se encuentran en el aspecto estético. La carrocería, diseñada por Pininfarina, fue totalmente renovada, con un capot y una cola estilo Daytona.

Capot abombado y cola alta: las características de la "Joroba".

LA TROMPA DE LA 365 GTC/4 NO LES GUSTO A TODOS

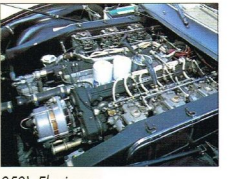
N todos, sin embargo, apreciaron la trompa, con el capot que baja casi rasando el asfalto y con la parrilla y los grupos ópticos encerrados en una boca baja y que ocupa todo el ancho de la trompa. El borde de la parrilla, además, también cumplía la función de paragolpes y era de poliuretano expandido, es decir, de material plástico: una solución que a los ferraristas les gustó poco.

LLANTAS DE ALEACION LIVIANA CON TUERCA CENTRAL

Las llantas de aleación liviana, fijadas con una tuerca central, tenían el diseño de cinco rayos de las Sport 512: pero eso no alcanzó para hacerle perdonar su falta de aspecto deportivo.

UN MOTOR DE ORIGENES NOBLES

El corazón de la Joroba desciende de una noble familia de motores de12 cilindros en V a 60° y 4390 cm³ de cilindrada que había equipado todas las 365 y que derivaba de la serie 330. Entre las 365 que montaron este motor está la Daytona: pero se trataba de una versión muy deportiva, con cárter seco como un auto de competición. Con respecto a la Daytona, la "Joroba" ofrecía menos caballos (casi treinta) y menor velocidad (280 Km/h contra 250). El mismo motor equipó luego la 365 GT/4 BB con motor trasero.



El motor de la 365 GTC/4.

FICHA TECNICA

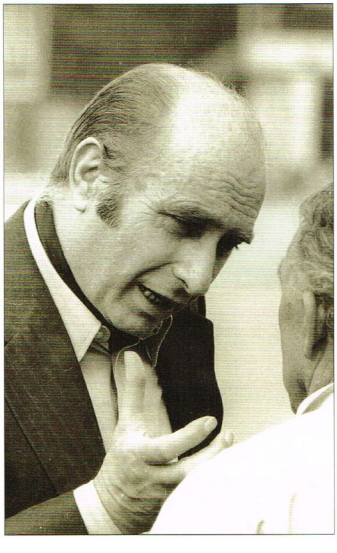
Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 81 x 71 mm, 4390 cm³, compresión 8,8:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCOE
Potencia:	320 CV a 6200 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos puertas, dos lugares más dos, berlinetta; chasis jaula de caños de acero; carrocería de acero y aluminio
Tracción:	trasera; cambio de 5 marchas + MA
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables y resortes helicoidales
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos en las cuatro ruedas
Ruedas:	15 pulgadas
Paso:	2,5 metros
Ejes:	del. 1,47 m, tras. 1,47 m
Peso:	1450 kilos
Velocidad:	250 Km/h
Producción:	1971-1972, 500 ejemplares

LOS PILOTOS

Juan Manuel Fangio, el invencible

Argentino, un gran olfato para identificar los autos ganadores, fue el único piloto que conquistó cinco títulos mundiales. De ellos, uno, en 1956, con la Ferrari.

Juan Manuel Fangio llegó bastante tarde a las carreras de nivel más elevado. Cuando, en 1950, se disputó la primera edición del Campeonato Mundial de Fórmula 1, tenía 39 años. Cuando dejó las carreras tenía 47, pero con cinco coronas mundiales en su activo: un récord que perdura hasta nuestros días.



A la derecha, Juan Manuel Fangio festeja luego de la victoria en el GP de Italia de 1955.

CUARTO DE SEIS HIJOS DE UNA FAMILIA ITALIANA

Cuarto de los seis hijos de una pareja de inmigrantes italianos, originarios de los Abruzzos, Juan Manuel nació en Balcarce, Argentina, el 24 de junio de 1911. En la escuela no completó el sexto grado, y tampoco quiso seguir las huellas de su padre albañil. Entró así como ayudante y cadete en un taller mecánico y comenzó a acariciar un sueño, entonces lejano: correr en autos.

Un primer plano del "Chueco".

Desde la izquierda, Gigi Villoresi, Fangio y Ferrari.

Luego del debut como copiloto a los 18 años, tuvo que esperar siete años más para largar al volante de un Ford A, pero sin suerte. Abrió un taller con su hermano Rubén, de sobrenombre Toto. Ahí preparó el Ford V8 con que empezó finalmente a correr con cierta continuidad. Corría 1938, y él mostró enseguida notables cualidades, pero el auto era viejo, poco competitivo, y tuvo que conformarse con modestos resultados. La desilusión hubiese podido inducirlo a dejar, pero en la historia se introdujo un elemento casi de cuento de hadas.

COMIENZA CON UN CHEVROLET COMPRADO GRACIAS A LOS AMIGOS

Los aficionados de Balcarce juntaron plata y le compra-

LA CARRERA DE JUAN MANUEL FANGIO

Juan Manuel Fangio (Balcarce, Argentina, 24 de junio de 1911 – Buenos Aires, 17 de julio de 1995) fue uno de los pilotos más grandes de todos los tiempos. Su balance en la F1 es absolutamente excepcional por la calidad de los resultados y rendimiento: 5 títulos mundiales y dos segundos puestos en el campeonato, 24 victorias (más 10 segundos lugares) en 51 grandes premios disputados, 28 pole positions, 48 largadas en la primera fila, 23 vueltas rápidas. A los títulos conquistados en el Mundial de Pilotos hay que sumarles otros dos obtenidos en el Mundial de Marcas, con Mercedes Benz (1955) y con Ferrari (1956). Además, cuenta con otros 54 triunfos en carreras que no pertenecían al programa del mundial F1, con un total de 78 éxitos sobre 199 participaciones, y otros 19 primeros puestos en las etapas de las interminables carreras en ruta sudamericanas. En total, entonces, Juan Manuel Fangio recibió la bandera a cuadros en la primera posición nada menos que 97 veces.

Fangio y Froilán González, en Nápoles, 1953.

Juan Manuel Fangio, arriba, en 1953 en el Gran Premio de Nápoles. A la izquierda, en el mismo año en el Gran Premio de Módena con el tenor Beniamino Gigli.

ron un Chevrolet, también un poco viejo, pero bastante potente. Y los resultados llegaron: Fangio conquistó las primeras victorias y por dos años (1940 y 1941) fue campeón nacional. Al final de la guerra, el Automóvil Club Argentino, apoyado por Juan Domingo Perón, apostó decididamente al "Chueco": en 1948 organizó la temporada, que le permitió ver en la pista a pilotos y máquinas del Viejo Continente y, en una ocasión, también de medir fuerzas sin complejos con ellos, al volante de una Maserati.

EN 1949 GANO EN EUROPA MANEJANDO UNA FERRARI

En 1949, Fangio ganó seis carreras en Europa, entre ellas, el GP del Autódromo de Monza, recientemente reconstruido: en esa ocasión estuvo al volante de una Ferrari 125, comprada por el Automóvil Club Argentino. Piloto oficial de Alfa Romeo en 1950, rasguño el título mundial, que conquistó el año siguiente. Luego, la Casa del Portello se retiró, y él corrió con la Maserati, sin muchas posibilidades contra el gran poder de la Ferrari y de Alberto Ascari en el bienio 1952-53. Pero a partir de 1954, Fangio, práctica-

LOS DIRECTORES DEPORTIVOS

Franco Gozzi, la sombra de Ferrari

Fue dirigente del Equipo Carreras de 1968 a 1970. Pero, sobre todo, fue durante treinta años el vocero del fundador de la Casa y una de sus personas de confianza.

mente invencible, fue campeón del mundo por cuatro años consecutivos: con Maserati y Mercedes en 1954, Mercedes en 1955, Ferrari en 1956 y Maserati en 1957.
En 1958, sólo tuvo algunas apariciones. Después, decidió decirle "adiós" a las pistas, todavía en la cima de sus capacidades. Pero no desapareció de la escena. Con el cargo de presidente de la Mercedes Benz argentina, obtuvo una cantidad de títulos honoríficos,

Fangio en las 500 Millas de Monza.

condujo largas y ganadoras batallas para la construcción en Balcarce de un autódromo, un museo y un centro cultural del automóvil. Le dedicaron una decena de libros, tres películas, hasta un tango. Lo invitaron en todos lados, lo escucharon como un patriarca. Superó uno tras otro grandes problemas físicos (más de un infarto, con una enfermedad de las coronarias que requirió varios by-pass). Luego, la diabetes, la necesidad de diálisis, por último la neumonía, que le hizo cerrar para siempre esos ojos imperturbables el 17 de julio de 1995.

Dos compañeros de trabajo, dos amigos: Enzo Ferrari y Franco Gozzi.

Hay quien lo definió "un Richelieu en la corte del Rey Enzo". ¿Una exageración periodística? Probablemente sí: sin embargo, si se limita un poquito el alcance de esta metáfora histórica, se llega bastante cerca de la verdad. Franco Gozzi fue para Enzo Ferrari más que un secretario personal, un jefe de prensa, un director deportivo.

LLEGO A MARANELLO EN MAYO DE 1960

Por casi treinta años fue el más frecuente, confiado y escuchado de sus consejeros.

Llegó a Maranello casi por casualidad. Nacido en Módena el 29 de noviembre de 1932, Gozzi se recibió de abogado y hacia el final de los años 50 cumplió sin mucho entusiasmo un período de aprendizaje en el estudio de un escribano.

FUE RECOMENDADO POR EL PELUQUERO DE FERRARI

El escribano no le pagaba un centavo y los tiempos estimados para el aprendizaje no eran muy breves, hecho que comprensiblemente deprimía al joven Gozzi y además preocupaba al padre de su novia, el se-

Desde la izquierda, Piero Ferrari, Gozzi y Mario Andretti en Maranello en 1991.

Franco Gozzi junto a Luca de Montezemolo.

ñor Antonio. Este era peluquero, pero no cualquiera: era casi una institución en Módena, y todas las mañanas enjabonaba y afeitaba a Enzo Ferrari. Un día habló con el Commendatore de la situación de su futuro yerno. Ferrari lo quiso conocer y le propuso "algún trabajito": se trataba de retocar, corregir, arreglar y escribir cartas, comunicados, discursos que él anotaba a veces como apuntes, y otras como le salían: "Tener un buen estilo –recuerda Gozzi– era una de sus obsesiones, porque él sentía el periodismo como su segunda alma". Pasó 1959 y, en mayo de 1960, Ferrari creó una verdadera oficina de prensa. "¿Te interesa? ¿Querés probar?", le preguntó a Gozzi.

AL COMIENZO SE OCUPABA DE LA OFICINA DE PRENSA

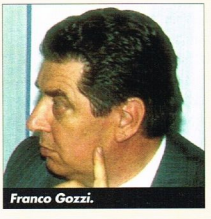
Y Franco probó. Después de dos meses, fue contratado formalmente y desde ese día, hasta la desaparición de Enzo Ferrari, no hubo un solo renglón de todas las comunicaciones de la Ferrari que Gozzi no haya controlado, supervisado o hasta escrito con sus propias manos. Pero encerrar dentro de estos límites la actividad de Gozzi en Maranello sería minimizar su figura. Ferrari comenzó a invitarlo a las carreras alrededor del mundo, como su propio observador especial, pero también con el fin de que adquiriese experiencia. Además, para que tejiera una cantidad de relaciones que, con el tiempo, iban a revelar su utilidad.

EN 1968 LLEGA A DIRECTOR DEPORTIVO

Cuando, en 1968, se presentó esta necesidad, Gozzi asumió de un día para el otro el cargo de director deportivo del Equipo de Carreras, y lo mantuvo en forma óptima por tres años, antes de volver a Maranello, al lado de Ferrari, hasta el final. Una vez desaparecido el Commendatore, Gozzi fue cortejado por muchos editores con atractivas ofertas, para que aceptara escribir la historia de Ferrari y de la Ferrari vista desde su punto de vista privilegiado, mejor dicho exclusivo: pero él no se dejó convencer. "Si escribo revelaciones sensacionales –confió– dirán que soy un gusano por haberlo hecho luego de la muerte de Ferrari. Si escribo cosas que ya se saben, dirán que fue algo absolutamente innecesario."

LA CARRERA DE FRANCO GOZZI

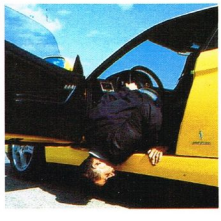
Franco Gozzi (Módena, 29 de noviembre de 1932), doctor en Derecho, entró en la Ferrari en 1959, y se convirtió en una especie de "otro yo" de Enzo Ferrari, su vocero más acreditado y un permanente punto de referencia para la prensa de todo el mundo. Fue también director deportivo del equipo del Cavallino por tres años. Años de los más difíciles, con la Ferrari luchando sobre todos los frentes, de la F1 a la F2, del Mundial Sport Prototipos al Europeo de la Montaña, de la Copa Tasman a las Series Can-Am. Sus victorias más importantes: 1968, GP de Francia (Jacky Ickx) y temporada argentina (Andrea De Adamich); 1969, Copa Tasman (Chris Amon) y Campeonato Europeo de la Montaña (Peter Schetty); 1970, 12 Horas de Sebring (Giunti/Vaccarella/Andretti), GP de Austria, Canadá y México (Ickx) e Italia (Clay Regazzoni).



Franco Gozzi.

Prueba en ruta

Es la sección de la Casa del Cavallino donde se hacen más kilómetros. Aquí se prueban los prototipos y los autos recién salidos de la línea de montaje.



Algunos momentos de la fase de prueba en ruta.

La 456 GT tiene que ser controlada en detalle.

Desde la época en que Ferrari comenzó a fabricar automóviles, los métodos de producción, sin duda, cambiaron. Sin embargo, algo quedó igual: la importancia de la prueba en ruta. Son veinte las personas que se ocupan de esta difícil tarea, divididas en dos diferentes secciones: Experiencias y Producción.

LA ACTIVIDAD DE LAS DOS SECCIONES DE PRUEBA

La sección Experiencias es la que comienza las pruebas con el primer prototipo hasta llegar a la definición del modelo final, que servirá de muestra para la producción. La segunda sección, que es llamada Producción, toma en custodia los autos ya producidos y verifica la efectiva exactitud de lo declarado en los planos de producción, donde están definidas las características del automóvil. Lo cual quiere decir que, si la velocidad declarada del vehículo es de 300 Km/h, el probador deberá llevar el auto hasta esa velocidad, en un lugar que lo permita. Si todo resulta correcto, el auto va a la sección de terminación y luego está listo para ser entregado. En la sección Experiencias trabajan cuatro probadores. El responsable del equipo es Dario Benuzzi.

A LOS PROTOTIPOS SE LOS CLASIFICA DEL 1 AL 10

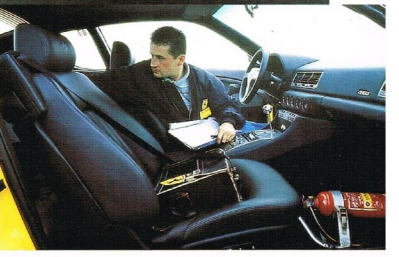
Una vez que los ingenieros prepararon el primer prototipo de un nuevo modelo, éste es entregado a los probadores, que lo llevan a la ruta. Cada parte del prototipo es examinada: los frenos pueden resultar demasiado bruscos, el ser-

Una 456 GT en prueba sale de la Ferrari.

CINCO HORAS DE MANEJO POR DIA

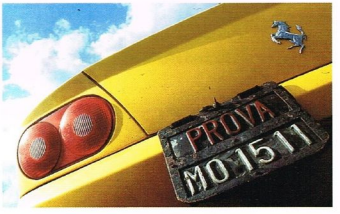
Son dos las secciones de prueba en ruta: Experiencias y Producción. Ahí trabajan, respectivamente, 4 y 16 personas.

Para el desarrollo de un modelo en la primera fase de pruebas, la sección Experiencias necesita entre 3 y 4 años de tiempo y cerca de 50 prototipos. Cada probador sale en auto todos los días 5 o 6 horas. Cada auto, apenas producido, antes de llegar a terminación, es examinado en ruta por el sector Producción por 70/100 kilómetros.


Prueba en ruta, arriba, y control de los interiores.

vofreno demasiado violento, o el auto puede dar la sensación de no estar a punto. Puede mostrar demasiado sobreviraje o bajoviraje. Los neumáticos pueden ser demasiado ruidosos. En pocas palabras, nada es librado al azar, antes de darle salida a un nuevo automóvil.

El probador descubre los defectos y los anota en una tabla, en la que están especificados los varios elementos controlados. Se asigna un puntaje que va de 1 a 10. El límite de tolerancia es 5,5. Todo es acompañado por un informe con las impresiones del piloto.



Una de las chapas de prueba que se usan durante los exámenes en ruta.

TODAS LAS PRUEBAS EN RUTA EN LOS ALREDEDORES DE MARANELLO

Las tablas pasan a los técnicos que se encargan de intervenir en los puntos indicados. Y así en adelante, hasta el punto en el que se puede decir "listo". Cada metro de ruta que parte del portón de Maranello se vuelve un laboratorio a cielo abierto, y se integra con las pruebas realizadas en pista. La topografía local pone a disposición situaciones ideales, incluyendo la subida y bajada del Monte Cimone. Cada probador estudia un recorrido y se crea unos parámetros. Para examinar los neumáticos, sirven también esos tramos con el asfalto particularmente arruinado, que ponen nerviosos a los conductores comunes y que son lugares muy útiles para una prueba. Un trabajo de gran responsabilidad, en el que se requieren conocimientos técnicos pero también madurez humana. "En efecto –explica Benuzzi–, si con el desarrollo de la tecnología los autos llegan a la forma de primer prototipo más perfectos que antes, los clientes hoy exigen un alto nivel de confort, sin renunciar a la performance."

LA CAPACIDAD DEL PROBADOR: ENCONTRAR EQUILIBRIOS

Entonces, es necesario encontrar un equilibrio adecuado para que el confort y la performance puedan convivir. Y esto, sólo un probador lo sabe hacer." El último examen en ruta que se le exige a un prototipo final es el de la "fatiga": el auto suma kilómetros a partir de las 5 de la mañana hasta las ocho de la noche, con dos turnos de probadores que se alternan. Luego, pasa a la producción y a la última fase de prueba en ruta.

LOS CLUBES

Ferrari Club Veglie

La institución de Lecce tiene 150 socios, entre ellos, muchos provincianos. Está cerca de la pista de Nardó.

En 1996, el Club Ferrari Veglie festejó sus veinte años oficiales. Ese tiempo pasó desde cuando este activo club de Puglia fue reconocido por la Casa de Maranello con la autorización número 113. Los socios activos son cerca de 150, casi treinta propietarios y el resto hinchas y apasionados de la que el presidente Salvatore Ingrosso define como "la máxima expresión de tecnología automovilística del mundo: la Ferrari". Entre los inscriptos hay numerosos provincianos que emigraron al exterior. Ellos reciben, por correo, todas las informaciones relativas a las iniciativas del Club, muy ligado a su tierra. El club se define polivalente. Su actividad tiene presente todo lo que gira alrededor del mundo de los motores, incluyendo la seguridad y la educación vial para los jóvenes.

EN 1989 UNA PLAZA DE VEGLIE FUE DEDICADA A FERRARI

En el curso de una conferencia promovida por el Club sobre este tema, el alcalde de Veglie, profesor Antonio Greco, descubrió la maqueta del proyecto que ilustra la utilización, también para ese fin, de la gran plaza dedicada en 1989 a Enzo Ferrari, a instancias del Club.

Abajo, un momento de una reunión organizada por el Ferrari Club Veglie.

TAMBIEN UNA REUNION DE VELOCIDAD EN LA PISTA DE NARDO

En 1994, el Ferrari Club Veglie fue premiado por la mejor reunión: tres jornadas con carreras de regularidad y velocidad disputadas en la cercana pista de Nardó y en el aeropuerto de Galatina, con cuatro biplanos de época en carácter de huéspedes especiales.

COMO INSCRIBIRSE

Ferrari Club Veglie, via N. Foca 10, 73010 Veglie (Le). Tel. 0039-0832-969257, fax 968200 o 970152. Para inscribirse es necesario completar un formulario personalmente en la sede o a través de otro socio. Si no, contactar telefónicamente al presidente o al secretario, Giannunzio Mangia. Desde 1996, los propietarios de Ferrari que desean inscribirse son socios honorarios, es decir que no pagan la cuota inicial. Los inscriptos reciben un obsequio: en 1996 fue la agenda de los veinte años del Club.

Clay Regazzoni, festejado por los socios del Club.

Las Ferrari del Club Veglie en Nardó.

Los anuarios de los 90

En 1989 volvió a aparecer la publicación oficial de la Casa del Cavallino.

Los más buscados son los de 1992 en adelante. Sus cotizaciones van desde los cien dólares.

En 1989, la Ferrari retomó la publicación de los anuarios, dándoles la característica de verdaderos libros. Aumentó su tirada, lo que permitió una mayor difusión de los volúmenes, aun fuera del pequeño ambiente de los especialistas y los técnicos. El período moderno de los anuarios Ferrari se puede dividir en dos momentos: el trienio 1989-1991 y de 1992 en adelante. En el primero, los volúmenes tenían unas noventa páginas, en un formato 21 por 28 centímetros: por lo tanto, el contenido era escaso, y el relieve dedicado a la actividad deportiva, modesto.

Desde 1992, los anuarios tomaron la actual configuración, con más de 200 páginas, formato 24 por 33 centímetros y, consecuentemente, contenido más amplio.

JUNTO A LA FORMULA 1, FERRARI DE SERIE Y DE EPOCA

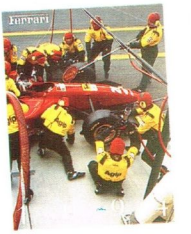
...los temas clásicos, co-...órmula 1 (ilustrada con ...es de autor) y los vehí-...odernos e históricos de ...umen espacio creciente ...vidad de los clubes ...las carreras reservadas ...itos con ruedas cubier-... de Ferrari sobresalió y ...onografías dedicadas a carreras y personajes históricos.

Característica común a todas las ediciones modernas de los anuarios es la doble versión, en italiano e inglés, para conformar a los ferraristas de todo el mundo.

Algunos anuarios salidos desde 1989 en adelante.

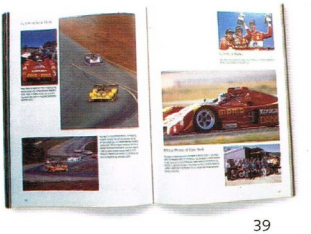
DE LA HISTORIA DE LA ESCUDERIA A UNA NOTA SOBRE LA FUNDICION

La edición de 1990, por ejemplo, propone la historia de la Escudería, algunos "flashes" sobre la fábrica y la fundición donde nacen los motores de las Gran Turismo más famosas, una nota sobre la muestra Idea Ferrari en Florencia y un perfil de Pininfarina. El Anuario 1991 dedica mucho espacio al circuito del Mugello, adquirido por la Casa de Maranello ese año y teatro de la reunión de Ferrari más importante de la temporada. Se habla también de producción, con la presentación de la 512 TR, y de autos históricos, con un servicio dedicado a la 125 S. Un espacio de relieve es asignado también a la Fórmula 1, en plena "era Prost".



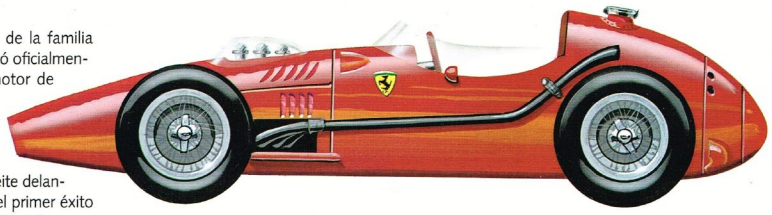
CUANTO CUESTAN Y DONDE ESTAN

La cotización en el mercado corriente de los Anuarios Ferrari del período moderno varía de los 100 a los 150 dólares, con una pequeña ventaja para las ediciones de 1992 en adelante, más ricas y completas. El precio sube en las copias firmadas por Luca de Montezemolo o por los pilotos de la Ferrari. Algunos ejemplares se encuentran en las ferias de canje de automobilia, aunque las cotizaciones, todavía muy bajas, inducen a muchos propietarios a no venderlos.



1957 246 F1: LA PRIMERA DINO

Es la primera monoplaza de la familia Dino de Fórmula 1. Debutó oficialmente en Módena con un motor de 1860 cm³, que desde el Gran Premio de Marruecos de 1957 aumentaron a 2417,3 cm³. En 1958 adoptó un radiador de aceite delante del de agua, y obtuvo el primer éxito en un GP mundialista con Hawthorn en Reims, que Collins repitió en Inglaterra. En esa temporada, la 246 adoptó los amortiguadores telescópicos y los frenos a disco, además del motor tipo 256.

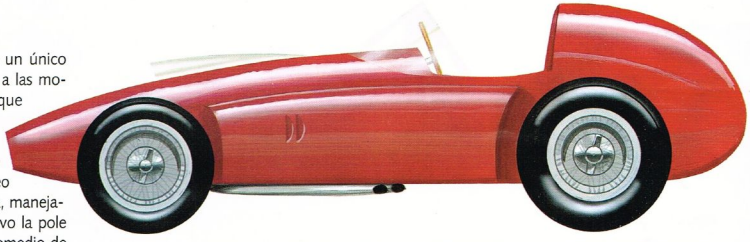


Motor:	6 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 85 x 71 mm, 2417,3 cm³, monoblock de aleación liviana, camisas de cilindros de fundición, compresión 9,8:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores de doble cuerpo invertidos 42 DCN
Potencia:	280 CV a 8500 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	delanteras indep., traseras puente De Dion
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores autoventilados (discos Dunlop desde 1958)
Peso:	560 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1958 412 MI: GANAS DE AMERICA

La 412 MI fue producida en un único ejemplar, y nació para vencer a las monoplazas de gran cilindrada que ganaban en las pistas estadounidenses. Las letras MI significan Monza e Indianápolis. La 412 MI corrió en el Trofeo de los Dos Mundos en Monza, manejada por Luigi Musso, que obtuvo la pole position con una velocidad promedio de 281,077 km/h. La mala suerte les impidió a Musso, Hill y Hawthorn superar el tercer lugar, detrás de los estadounidenses Rathmann y Bryan.



Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, 77 x 72 mm, 4023,32 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,4:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	seis carburadores doble cuerpo Weber
Potencia máxima:	447 CV a 7700 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	delanteras indep., traseras puente De Dion
Tracción:	trasera, cambio de tres marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	900 kilos
Paso:	2,42 metros

1958 250 TESTAROSSA: UNA SPORT LEGENDARIA

Concebida para ganar el Mundial de Marcas de 1958, la 250 TR obtuvo el éxito final con cuatro triunfos en las carreras más importantes. Fue producida en dos versiones, la oficial y la reservada a los pilotos privados. Desde 1959 tuvo leves cambios en la carrocería, y fue equipada con frenos a disco y caja de 5 marchas. En 1960 aparecieron las suspensiones independientes y la caja de 6 marchas.

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, 73 x 58,5 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 9,8:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	seis carburadores Weber 38 DCN
Potencia:	290-300 CV a 7500 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	delanteras indep., traseras puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas (5 de 1959) + MA
Frenos:	tambores (discos de 1959)
Peso:	800 kilos
Velocidad máxima:	270 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gran Premio de Italia 1988: Michele Alboreto en la curva parabólica de Monza.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Dino 156 F2,
pequeña monoplaza, gran encanto

250 LM Berlinetta,
la Gran Turismo ganadora entre las Sport

Dino 208 GT4,
dos litros para cuatro personas

Modelismo, una 312 P/B en escala
que funciona perfectamente